

Les gros roadsters à moteur refroidi par air n'ont plus la cote. Détrônés par les roadsters sportifs, ils sont en passe de devenir des dinosaures de la moto. Espérons qu'ils ne connaîtront pas la même fin.

PAR THOMAS CORTESI, PHOTOS MOTORRAD

RECETTE À L'ANCIENNE

FACILE Surprenante, la BMW R 1200 R démontre une incroyable polyvalence. En balade ou à l'attaque, le confort est toujours de mise.

Bluffante *Si elle ne paye pas de mine, la R 1200 R es*

Tout est parti d'une réflexion de Zef, notre chef des essais : *« C'est vraiment dommage que les gros roadsters à air se vendent moins, c'est quand même des meules super sympas, vraiment agréables à rouler. »* Et moi de me dire : *« Super, un comparo de gros tromblons en perspective… »* Je partais avec quelques a priori pas franchement positifs, trop habitué aux roadsters sportifs genre Kawa Z 1000 et Honda CB 1000 R. Gabarits de tank, poids d'âne mort et perfs qui n'ont pas de quoi vous réveiller la nuit.
J'allais vite revoir ma position. Car ces machines, loin des sportives déshabillées parées de tout un attirail racing, offrent une recette simple mais éprouvée : un gros moteur gorgé de couple, un châssis sain et naturel ne nécessitant pas de mode d'emploi, pour





BALAISE Au vu de ses performances, la R 1200 R mériterait une plastique plus aguichante.

BMW R 1200 R ABS

1 GROS FREIN Pourvu de l'ABS, le système de freinage BMW est irréprochable. Mordant, dosable et très puissant, c'est une référence.

2 ORDI Archi complet, lisible, le tableau de bord Béhème est un véritable ordinateur.

3 RABAISSÉ Equipée de la selle option basse (770 mm), l'accessibilité à bord est vraiment aisée, sans trop perdre en confort.

ON AIME

* L'équilibre et l'efficacité du châssis
* Le freinage
* Le confort

ON N'AIME PAS

* Le gabarit imposant
* Le look
* Le prix qui explose avec les options

n monstre d'efficacité, capable de tout faire

un plaisir immédiat à enrouler. Sans oublier un certain nombre d'aspects pratiques ainsi qu'un confort plus que correct, qui fait souvent défaut à nos bien-aimés roadsters sportifs. Seule la Ducati Monster 1100, trublion de ce comparatif, est un peu en marge par sa sportivité exacerbée.

Old school

S'il y a bien un point déterminant dans le choix d'une moto, c'est évidemment le look. Et, côté design, on ne peut pas dire que nos montures soient les plus sexy ou les plus agressives du marché. C'est d'ailleurs ce qui leur cause le plus de tort. Autant une Kawasaki Z 1000 ou une KTM 990 Super Duke attirent bon nombre de regards sur leur passage, autant la BMW R 1200 R ou la Yamaha XJR 1300 ne feront pas vaciller grand monde, ni rêver les mômes devant les vitrines. Leurs gabarits imposants, comme leurs lignes sobres et discrètes, se fondent dans le paysage. Pourtant, leur finition est exemplaire, et les éléments qui les composent sont de qualité. Mais ce n'est pas le genre de détail qui se remarque au premier coup d'œil. Quoique l'aspect vintage de la Yam ne laisse pas indifférent et distille un certain charme… pour les connaisseurs. Les Griso 8V, XR 1200 X et Monster 1100, en revanche, accrochent nettement plus la rétine. Surtout la Ducati et sa robe rouge qui lui sied à ravir. Son gabarit ultra-compact de boule de nerfs dégage une agressivité indéniable qui lui permet de se démarquer. La Guzzi et la Harley se la jouent plus rétro et épurées. La première séduit par des formes douces, malgré ➤



RIKIKI Très compacte, la Monster 1100 est dénuée de tout aspect pratique pour faciliter la vie.

BLOQUÉ Malgré sa vivacité, il faut bouger sur la Ducati. Pas facile avec une telle position de conduite.

DUCATI MONSTER 1100 ABS

① NOUVEAU Dorénavant, la Monster 1100 est disponible en version ABS, pour 800 € de plus. Efficace et peu intrusif, ce système manque néanmoins de mordant.

② GP STYLE Très compact, le tableau de bord Ducati manque de lisibilité. Il permet de débrayer l'ABS et offre une commande au guidon.

③ LE PIED Tout petit, léger, le bicylindre à air de la Monster contribue à sa grande légèreté. Et quel son !

ON AIME

* Le twin bestial dans les tours
* La vivacité de l'engin
* Les sensations au guidon

ON N'AIME PAS

* Le twin brutal à bas régimes
* La position de conduite
* Le châssis très nerveux

Sensationnelle, brutale, la Monster demande tout

une apparence massive et des petites touches de chrome bien placées, la seconde par un look dépouillé à l'américaine, ainsi qu'un coloris noir mat et orange du plus bel effet, spécifique à cette version X.

Pullman (ou pas)

La position de conduite constitue le grand écart entre nos engins. Elle est détendue et naturelle sur la BMW et la Yamaha : le pilote est confortablement installé sur une selle large et facilement accessible. Les commandes sont douces, tout tombe sous les mains et les pieds sans avoir les jambes trop pliées. Elles offrent même un espace de rangement digne de ce nom sous la selle, ainsi qu'un très bon rayon de braquage. On aurait juste souhaité avoir un guidon un peu plus large sur la XJR 1300. Avec la Ducati et la Harley, par contre, on change

LE CASSE-TÊTE DE L'HOMOLOGATION

Le refroidissement par air rend l'homologation d'une moto plus difficile pour deux raisons : le bruit et la pollution. Au lieu d'étouffer les bruits mécaniques comme les chambres d'eau, les ailettes sont autant de lames vibrantes qui les amplifient. Elles sont donc souvent reliées par des silent-blocs en caoutchouc ou des pontets dans la fonderie, pour éviter qu'elle ne vibrent et résonnent. Pour la pollution, le principal problème vient d l'absence de paramètre fiabl pour évaluer la température moteur, comme l'eau de refroidissement, qui influe sur l'enrichissement de la carburation. Si l'on prend l'huile, longue à chauffer, on enrichit trop longtemps, ce qui augmente rejets et consommation. Par ailleurs,



...ois une certaine expérience pour être bien menée

...surface de refroidissement ... la même, quelle que soit la ...mpérature extérieure. On ne ...ut donc gérer la température ...oteur en freinant la circulation ...eau l'hiver et en ventilant ...té. Conséquence : une ...rburation pas toujours ...aptée à la température ... moteur et, encore, une ...gmentation de la ...nsommation et des rejets.

...n-François Robert

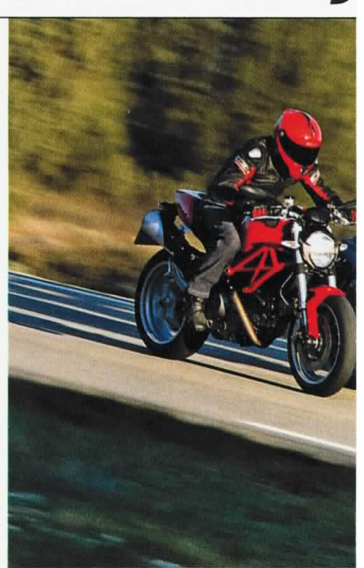
d'univers. L'italienne offre une position très sportive, assez radicale et fatigante pour un roadster. Encastré dans le réservoir à la finesse étonnante, le pilote est regroupé autour de ce dernier et plongé sur le large guidon droit, placé très près du buste. Les repose-pieds, haut placés et reculés, n'arrangent pas les choses. Au moins, la Monster plante le décor d'emblée : ce sera sport ! Sans oublier l'absence d'aspects pratiques, avec un rayon de braquage ridicule et une absence totale de logement sous la selle. D'ailleurs, l'américaine la rejoint sur ces deux points. Spartiate, la position de la XR 1200 est assez particulière. La selle basse et étroite facilite l'accès, mais le placement de ses repose-pieds, très hauts et reculés, contraste avec le large guidon au cintre de custom. Quant à la Griso 8V, elle est un peu à la croisée des chemins : la selle est large et ferme, les jambes sont peu pliées, mais l'appui sur le très large guidon droit est sensible au niveau des poignets. On se croirait installé sur un cheval d'arçon !

Big block

Malgré une conception à l'ancienne, les moteurs sont loin d'êtres ridicules en performances face aux blocs

Superbe, *la XR 1200 X offre un comportement dy*

à refroidissement liquide. Tous avoisinent une puissance de 100 ch, et dépassent allègrement la barre des 10 mkg de couple. Pas de quoi rougir donc. En revanche, certains affichent un caractère surprenant, qui ne correspond pas à ce que leur plastique aurait laissé supposer.
Le twin culbuté de la XR 1200 X est un bon exemple. Doté d'une souplesse et d'une douceur étonnante à bas régime, il affiche un comportement très linéaire, qui offre malheureusement peu de sensations en dépit de bonnes accélérations. Etouffé par sa ligne d'échappement, il se rattrape par une sonorité vraiment agréable, émanant de la boîte à air.
Autre exemple : le bicylindre longitudinal de la Guzzi. On l'aurait attendu rugueux et rempli en bas du compte-tours, il se révèle au final très creux sous 5 500 tr/mn, presque mou. Passé ce cap, toute sa puissance débarque en revanche instantanément, allongeant avec force jusqu'à 8 500 tr/mn ! Un caractère on-off vraiment étonnant, tant ce moteur tire sur les bras dans les tours. Ce trait de caractère, il le partage avec le très compact bicylindre, italien lui aussi, de la Ducati Monster. Lequel est, par contre, dépourvu de la moindre once



PENCHÉE Capable de belles prises d'angle, la XR 1200 X rassure par sa stabilité.

LOOK Spécifique à cette version X, le coloris noir mat-orange est superbe, la finition excellente.

HARLEY-DAVIDSON XR 1200 X

① DOUX La Harley est la seule machine équipée d'une courroie de ce comparatif. Un élément qui participe à la douceur de fonctionnement.

② DÉPOUILLÉ Sobre et lisible, le petit tableau de bord n'offre que le minimum, avec l'heure et deux partiels.

③ DOUBLE Réglables, les deux amortisseurs arrière assurent bien leur rôle. Ils apportent un vrai plus au look.

ON AIME

- Le look et la finition
- La stabilité impériale
- Pouvoir mettre de l'angle en Harley !

ON N'AIME PAS

- Le manque de sensations moteur
- La position de conduite
- Le dessin de la selle

mique très surprenant pour une Harley



de souplesse, qui cogne copieusement sous 3 500 tr/mn. Ici, pas question d'enrouler pépère, et il le fait sentir. Mais quand on lui tire dedans, c'est une véritable usine à sensations, qui arrache les bras à la moindre rotation de la poignée. Il est brutal, presque violent. Chaque sollicitation se traduit par une réponse immédiate, dans un vacarme mécanique qui n'épargne pas les tympans. Très vif, le bloc impressionne par la vitesse de ses montées en régime, sèchement coupées par le rupteur à 8 500 tr/mn. Beaucoup plus docile, le flat-twin germain correspond parfaitement à la philosophie de l'engin. Souple, onctueux en bas, il délivre sa puissance avec une grande progressivité qui permet un dosage des gaz parfait. Et quand l'envie d'aller chatouiller les hautes sphères du compte-tours se fait sentir, ➤



MATOS Très bien finie et équipée, la Griso est vraiment une belle machine.

MOTO GUZZI 1200 GRISO 8V

① SETTINGS Avec ses suspensions réglables, la Guzzi affiche une bonne rigueur de comportement, tant qu'on ne la violente pas.

② APRILIA Emprunté aux roadsters Aprilia, le tableau de bord de la Griso regorge d'informations.

③ JOLI Très esthétique, le silencieux d'échappement distille une sonorité claquante vraiment agréable à l'oreille.

ON AIME

- Le twin au-dessus de 5 500 tr/mn
- Le freinage excellent
- La qualité de finition

ON N'AIME PAS

- Le twin en dessous de 5 500 tr/mn
- L'amortisseur arrière

Bien équilibrée, *la Griso 8V fait preuve d'une manial*

il sait répondre présent, changeant carrément de bruit au-delà de 5 500 tr/mn, pour laisser le champ libre à toute sa fougue et offrir d'excellentes accélérations ! Si ce moteur n'est pas le plus sensationnel de la bande, il se révèle quand même très agréable, offrant un réel agrément d'utilisation. Quant au gros quatre-pattes de la XJR, c'est un véritable élastique géant, disponible partout, tout le temps. Gorgé de couple, il permet de se caler sur un rapport et d'enrouler sans toucher au sélecteur. Sa souplesse est difficile à prendre en défaut, pour ensuite tracter avec force, comme si une main invisible propulsait l'équipage en avant. Quel moulin !

Du lourd

Evidemment, nos gros roadsters (sauf la Ducati) ne peuvent prétendre offrir la même efficacité qu'une Z 1000 ou une CB 1000 R à l'attaque, mais ils sont quand même capables d'en surprendre plus d'un. La Yamaha, un peu en retrait sur le plan sportif à cause d'un poids sensible et de suspensions trop souples, permet néanmoins d'enrouler à très bon rythme, tant qu'on ne la brusque pas. Avec sa partie-cycle saine et facile à placer, la XJR fait preuve d'une stabilité et d'une progressivité rassurantes.

Dans le même esprit de facilité et de douceur, la BMW offre en plus une efficacité absolument bluffante. Capable d'enrouler avec progressivité et confort comme d'attaquer dans un col de montagne, la R 1200 R est incroyable d'efficacité et d'équilibre. Rares sont les machines qui permettent d'aller rapidement aussi vite. A l'opposé, la Ducati Monster, extrêmement rigide et vive, nécessite une certaine



GAAAZ Avec son bicylindre on-off, la Griso 8V tire méchamment sur les bras, passé 5500 tr/mn.

té étonnante, mais avoue rapidement ses limites

expérience pour aller vite. Il faut se cracher dans les mains et lui imposer sa volonté en se déplaçant beaucoup sur la machine. Pas facile, quand la position de conduite verrouille le pilote. Le train avant, très vif et nerveux, offre toutefois une bonne précision, qui permet de bien se placer avant de se jeter littéralement dans le virage. Sensationnelle à plus d'un titre, diablement efficace

Y A-T-IL UN LIEN ENTRE REFROIDISSEMENT PAR AIR ET CARACTÈRE MOTEUR ?

PAR JIHEFFÈRE

Associé à des motos brutes de décoffrage, le refroidissement par air nous renvoie à une époque où les machines étaient plus dépouillées et authentiques qu'aujourd'hui. Des motos de caractère, en somme. Justement, parmi les paramètres qui font qu'un moteur a du caractère ou non, on peut citer la cylindrée, bien sûr, la puissance spécifique, le nombre de soupapes, le rapport alésage/course, les diagrammes de distribution ou encore le régime d'accord des systèmes d'admission et d'échappement... Mais le mode de refroidissement, non. Toutes considérations techniques mises à part, il ne s'agit alors que d'un critère purement esthétique. Comme on pouvait le lire, il y a longtemps, dans *Moto Journal* à propos de la Suzuki GT 750 (surnommée la Bouillotte) : *« Pour nous, un beau moteur DOIT avoir des ailettes. »* Les temps changent, certes, mais la phrase garde un fond de vérité.

YAMAHA XJR 1300



DISCRET Sobre, la XJR 1300 affiche une ligne sans fioritures, un peu typée rétro.

① OR Comme à l'époque des versions SP, la XJR 1300 conserve ses combinés d'amortisseur réglables, signés Ohlins.

② VIEILLOT Certains le trouveront sobre et élégant, d'autres fade et triste. Le tableau de bord de la XJR offre néanmoins une lecture parfaite.

PLEIN Ultra-coupleux, le quatre-en-ligne se montre rageur et expressif dans les tours. Un sacré moteur !



ON AIME

- Le gros quatre-pattes
- La facilité de conduite
- Le confort

ON N'AIME PAS

- Le guidon trop étroit
- Les suspensions un peu souples



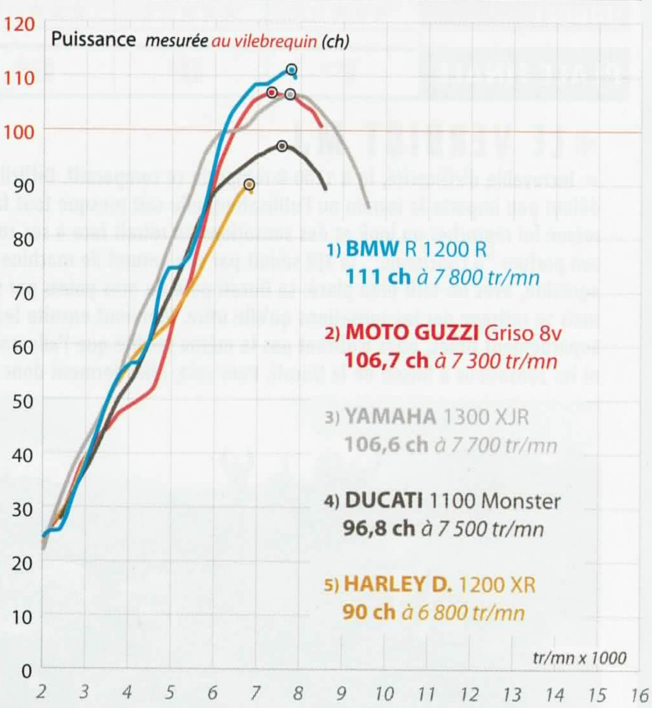
Discrète, la XJR distille un charme certain à l'usage

malgré un certain manque de stabilité, elle reste une machine très exigeante qui ne se livre pas au premier venu. Bien plus facile, la Griso 8V apparaît également d'un bloc. Etonnamment vive, elle se place avec précision en virage et permet d'adopter un rythme très soutenu. Malheureusement, son amortisseur arrière, trop souple, perd de sa superbe à l'attaque et se met à pomper.

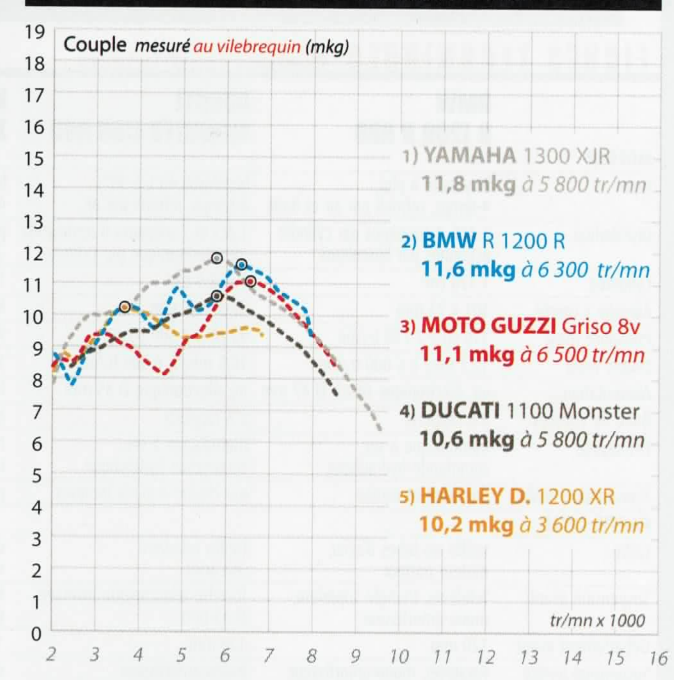
Son freinage, en revanche, est le meilleur de la bande. Progressif, mordant et puissant, c'est du top matos signé Brembo. La Harley, agaçante par son train avant lourd qui engage à basse vitesse, étonne par sa capacité à rouler de façon très soutenue. Sa stabilité royale se révèle très rassurante, tout comme la neutralité du châssis, qui permet de mettre un paquet d'angle ! ❏



PUISSANCES MESURÉES PAR MOTORRAD



COUPLES MESURÉS PAR MOTORRAD

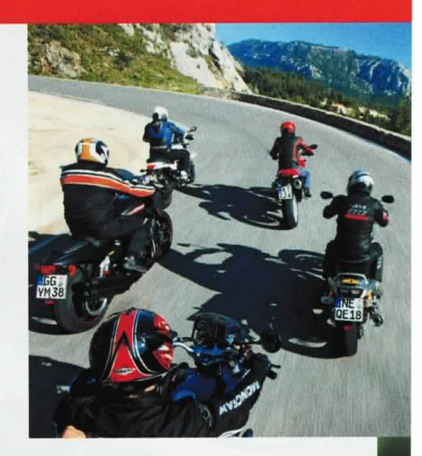


A part pour la BMW, les courbes du banc reflètent les sensations éprouvées au guidon. Car en action, cette dernière délivre sa puissance avec une grande constance. Le comportement de la Griso, aux courbes chaotiques, se retrouve bien ici, signant au passage la deuxième puissance. La XJR surclasse ses concurrentes en matière de couple, ce qui se ressent clairement en dynamique. Mais la courbe la plus étonnante est celle de la Ducati, Malgré une brutalité prononcée, elle affiche une courbe très progressive. Reste la Harley, dispo très tôt, mais qui s'effondre par la suite.

Puissances et couples ont été mesurés à la roue arrière sur un banc Mi Systems par *Motorrad*

LE CLASSEMENT

	BMW R 1200 R	DUCATI MONSTER	HD XR 1200 X	MOTO GUZZI GRISO 8V	YAMAHA XJR 1300
MOTEUR	★★★★☆	★★★★★	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★★
PARTIE-CYCLE	★★★★★	★★★★☆	★★★☆☆	★★★★☆	★★★★☆
VIE À BORD	★★★★★	★★☆☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆
BUDGET	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★☆☆	★★★★☆
PLACE FINALE	1re	3e	5e	4e	2e



* LE VERDICT MJ

➤ Incroyable d'efficacité, la R 1200 R remporte ce comparatif. Difficile à prendre en défaut peu importe le terrain ou l'utilisation, elle sait presque tout faire. On pourra quand même lui reprocher un look et des sensations en retrait face à ses concurrentes. Avec son parfum "à l'ancienne", la XJR séduit par son naturel de machine simple, facile et agréable, avec un tarif bien placé. La Ducati perd de gros points par sa grande exclusivité, mais se rattrape par les sensations qu'elle offre. Viennent ensuite les Guzzi et Harley. Superbement finies, elles n'offrent pas la même facilité que l'allemande ou la japonaise, ni les sensations à foison de la Ducati. Pour cela, elles ferment donc la marche.



ÉQUIPEMENTS

✓ DE SÉRIE
✗ NON PROPOSÉS
● EN OPTION

	BMW R 1200 R ABS	DUCATI MONSTER 1100 ABS	HD XR 1200 X	MOTO GUZZI GRISO 8V	YAMAHA XJR 1300
Béquille centrale	✓	✗	✗	✗	✓
Shiftlight	✓	✓	✗	✓	✗
Jauge d'essence	✓	✗	✗	✗	✓
Témoin de réserve	✓	✓	✓	✓	✓
Température moteur	✓	✓	✗	✓	✓
Deux partiels	✓	✗	✓	✓	✓
Témoin de rapport engagé	✓	✗	✗	✗	✗
Horloge de bord	✓	✓	✓	✓	✓
Logement pour antivol	✓	✗	✗	✗	✓
Freinage ABS	✓	✓	✗	✗	✗
Warnings	✓	✗	✓	✓	✓
Levier de frein réglable	✓	✓	✗	✓	✓
Levier d'embrayage réglable	✓	✓	✗	✓	✓
Bouchon de réservoir sur charnière	✓	✓	✗	✓	✓
Commandes tab. de bord au guidon	✓	✓	✗	✓	✗

FICHES TECHNIQUES Données constructeurs

	BMW R 1200 R ABS	DUCATI MONSTER 1100 ABS	HARLEY-DAVIDSON XR 1200 X	MOTO GUZZI GRISO 8V	YAMAHA XJR 1300
MOTEUR					
Type	bicylindre à plat, 4-temps, refroidi par air et huile	bicylindre en L à 90°, 4-temps, refroidi par air	bicylindre en V à 45°, 4-temps, refroidi par air	bicylindre en V à 90° longitudinal, 4-temps, refroidi par air et huile	quatre-cylindres en ligne, 4-temps, refroidi par air
Distribution	1 ACT, 4 soupapes par cylindre actionnés par basculeurs	1 ACT et 2 soupapes à commande desmodromique par cylindre	par tiges et culbuteurs, 2 soupapes par cylindre	1 ACT, 4 soupapes par cylindre	2 ACT entraînés par chaîne, 4 soupapes par cylindre
Cylindrée	1 170 cm³	1 078,5 cm³	1 202 cm³	1 151 cm³	1 251 cm³
Alésage x course	101 x 73 mm	98 x 71,5 mm	88,9 x 96,8 mm	95 x 81,2 mm	79 x 63,8 mm
Puissance maxi	110 ch à 7 750 tr/mn	95 ch à 7 500 tr/mn	91 ch à 7 000 tr/mn	110 ch à 7 500 tr/mn	98 ch à 8 000 tr/mn
Couple maxi	12,2 mkg à 6 000 tr/mn	10,5 mkg à 6 000 tr/mn	10,2 mkg à 3 700 tr/mn	11 mkg à 6 400 tr/mn	11,1 mkg à 6 000 tr/mn
Alimentation	inj. électronique Bosch Ø 47 mm	inj. électronique Ø 45 mm	inj. électronique	inj. électronique Ø 50 mm	inj. électronique
Boîte de vitesses	à 6 rapports	à 6 rapports	à 5 rapports	à 6 rapports	à 5 rapports
Embrayage	monodisque à sec, commande hydraulique	multidisque à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande par câble	multidisque à sec, commande hydraulique	multidisque en bain d'huile, commande hydraulique
Transmission finale	par arbre et cardan	par chaîne à joints toriques	par courroie crantée	par arbre et cardan	par chaîne à joints toriques
PARTIE-CYCLE					
Cadre	treillis en tubes d'acier, moteur porteur	treillis tubulaire en acier	double berceau tubulaire en acier	tubulaire en acier, moteur suspendu	double berceau tubulaire en acier
Suspension avant	Telelever, triangle supérieur, mono-amortisseur	fourche télescopique inversée, Ø 43 mm	fourche télescopique inversée, Ø 43 mm	fourche télescopique inversée, Ø 43 mm	fourche télescopique, Ø 43 mm
Débattement avant	120 mm	130 mm	125 mm	120 mm	130 mm
Suspension arrière	Paralever, mono-amortisseur	mono-amortisseur	combinés amortisseurs	mono-amortisseur	combinés amortisseurs
Débattement arrière	140 mm	148 mm	89 mm	110 mm	120 mm
Frein avant	2 disques Ø 320 mm, étriers 4 pistons, ABS débrayable	2 disques Ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques Ø 292 mm, étriers 4 pistons	2 disques Ø 320 mm, étriers 4 pistons à fixation radiale	2 disques Ø 298 mm, étriers 4 pistons
Frein arrière	1 disque Ø 265 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 245 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 260 mm, étrier 1 piston	1 disque Ø 282 mm, étrier 2 pistons	1 disque Ø 267 mm, étrier 2 pistons
Pneus	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR	120/70 x 17 AV ; 180/55 x 17 AR
Poids à sec	198 kg	171 kg	250 kg	222 kg	245 kg

LES MESURES MOTO JOURNAL

Moto Journal	BMW R 1200 R ABS	Ducati Monster 1100 ABS	Harley-Davidson XR 1200 X	Moto Guzzi Griso 8V	Yamaha XJR 1300
LES MESURES de MOTORRAD					
PUISSANCE mesurée au vilebrequin CE 95	111 ch à 7 800 tr/mn	96,8 ch à 7 500 tr/mn	90 ch à 6 800 tr/mn	106,7 ch à 7 300 tr/mn	106,6 ch à 7 700 tr/mn
COUPLE mesuré au vilebrequin CE 95	11,6 mkg à 6 300 tr/mn	10,6 mkg à 5 800 tr/mn	10,2 mkg à 3 600 tr/mn	11,1 mkg à 6 500 tr/mn	11,8 mkg à 5 800 tr/mn
Poids tous pleins faits	234 kg	191 kg	263 kg	247 kg	251 kg
LES PERFORMANCES MESURÉES PAR MOTORRAD					
ACCÉLÉRATIONS					
0 à 100 km/h	3″4	3″4	4″2	3″4	3″3
0 à 140 km/h	5″7	5″9	7″9	5″8	6″0
REPRISES SUR LE DERNIER RAPPORT					
60 à 100 km/h	4″2	3″8	4″5	4″1	3″7
100 à 140 km/h	4″1	4″2	4″9	5″1	3″7
ÉTALONNAGE COMPTEURS					
Affichée (réelle)	50 (48), 90 (87), 110 (106), 130 (126)	50 (46), 90 (84), 110 (98), 130 (117)	50 (49), 90 (90), 110 (108), 130 (128)	50 (49), 90 (86), 110 (104), 130 (121)	50 (47), 90 (85), 110 (104), 130 (122)
CONSOMMATION					
Réservoir	18 l dont 3 l de réserve	13,5 l	13,25 l	16,7 l dont 3,3 l de réserve	21 l
Moyenne durant l'essai	7,2 l/100 km	6,7 l/100 km	6,2 l/100 km	6,8 l/100 km	8 l/100 km
INFOS PRATIQUES					
Prix clés en main	12 170 €	12 000 €	11 995 €	11 990 €	10 299 €
Coloris	noir, gris, blanc	rouge, noir, gris	noir-orange	noir, blanc	gris, noir
Garantie	2 ans pièces et m.o., km illimité	2 ans pièces et m.o., km illimité	2 ans pièces et m.o., km illimité	2 ans pièces et m.o., km illimité	2 ans pièces et m.o., km illimité
Importateur	BMW France, tél. : 01.30.43.93.00, www.bmw-motorrad.fr	Ducati France, tél. : 01.56.05.60.00, www.ducati.fr	Harley-Davidson France, tél. : 01.58.43.12.00, www.harley-davidson.fr	Moto Guzzi France, tél. : 01.58.74.74.00, www.motoguzzi.it	Yamaha Motor France, tél. : 01.34.30.31.00, www.yamaha-motor.fr
ENTRETIEN					
Vidange	tous les 10 000 km	tous les 12 000 km	tous les 8 000 km	tous les 10 000 km	n.c.
Jeu aux soupapes	tous les 10 000 km	tous les 24 000 km	rattrapage hydraulique	tous les 10 000 km	n.c.
LES PRIX DES CONSOMMABLES D'ORIGINE (TTC)					
Filtre à air	20,21 €	19,55 € - tous les 12 000 km	45,20 €	9,41 €	n.c.
Filtre à huile	14,47 €	11,95 € - tous les 12 000 km	9,50 € tous les 8 000 km	10,55 €	n.c.
Plaquettes avant	115,54 € les 2 jeux	105,42 € les 2 jeux	138 € les 2	55,74 € les 2	n.c.
Kit-chaîne	cardan	310 €	294 € la courroie	cardan	n.c.
LE PRIX DE LA CHUTE (TTC)					
Levier d'embrayage	51 €	80 €	57 €	78 €	n.c.
Rétroviseur	69 €	60 €	55 €	55 €	n.c.

LES CONDITIONS DE L'ESSAI

Deux jours de roulage et un peu plus de 450 km autour du Beausset avec les confrères allemands de *Motorrad*. La BMW, en Michelin Pilot Road 2, n'avait parcouru que 824 km. La Ducati, en Pirelli Diablo Rosso, affichait 1 011 km, la Harley (Dunlop Qualifier) 2 228 km, la Griso 8V, en Metzeler Sportec M3, seulement 462 km et la XJR, en Dunlop Sportmax D252, 8 844 km.

BMW R 1200 R



DUCATI MONSTER 1100 ABS



HARLEY-DAVIDSON XR 1200 X



MOTO GUZZI GRISO 8V



YAMAHA XJR 1300

